

DOCUMENTARIO DELLA BBC

Mostro del Garda, in tv si svela il mistero PAG 25



DOPO IL MORTO NEL VICENTINO

Allerta West Nile, torna la paura del virus PAG 22



ENGLISH VIAGGIO
IN EDICOLA A € 9,90

La stella polare del Quirinale

di ALESSANDRO CORTI

Da oggi si fa sul serio. Per nove giorni, da quando cioè Salvini ha aperto virtualmente la crisi, i due alleati dell'ormai ex governo gialloverde, se le sono date di santa ragione. Il duello è proseguito anche ieri, con le nuove bordate dei pentastellati contro Salvini. Con una novità: rispetto alla settimana scorsa, la situazione si è di fatto capovolta, con il M5S che ha cambiato tattica, lanciando una vera e propria offensiva contro la Lega. Ma gli esiti della crisi sono tutt'altro che scontati. Toccherà al presidente della Repubblica, rientrato con qualche giorno di anticipo dalle sue vacanze in Sardegna, sbrogliare una matassa estremamente complicata. Finora il Quirinale si è tenuto distante dalle polemiche. Facendo filtrare solo il suo disappunto per la proposta di Salvini di approvare il taglio dei parlamentari facendo però scattare la riforma costituzionale solo fra cinque anni. Un paradosso dal punto di vista giuridico. Ma ora, però, che la crisi si sta avvicinando al suo punto di svolta, con il dibattito sulla fiducia al premier Conte, Mattarella ha già fissato i suoi paletti. Tanto per cominciare, qualsiasi sia la soluzione della crisi, la priorità del Quirinale sarà di mettere in sicurezza l'economia, i conti pubblici e, quindi, i risparmi degli italiani. Nessun salto nel vuoto, a cominciare dalla prossima legge Finanziaria. Ma c'è di più. Sul Colle più alto si guarda con sospetto a formule politiche pasticciate o, peggio ancora, frutto di convenienze politiche. Nessuna strada, ovviamente, è preclusa. Il Parlamento è sovrano e, quindi, sono sempre possibili maggioranze alternative. A maggior ragione, però, che nascano su presupposti politici seri e programmi solidi. Altre strade non sono praticabili. Terzo paletto, il rispetto della Costituzione, che assegna ruoli e compiti ben definiti a tutte le parti in causa. Scorciatoie non saranno possibili. Se Conte, martedì, avvierà il processo che porterà alle dimissioni, Mattarella entrerà in campo con un rapido giro di consultazioni, non più di 36 ore, per valutare le priorità dei partiti. Poi, comincerà a ragionare sui possibili sbocchi della crisi. Solo in presenza di prospettive concrete, partirebbe un secondo giro di consultazioni. L'obiettivo è di arrivare ad un governo in grado di affrontare le pesanti sfide che il Paese ha di fronte, soprattutto sul versante dell'economia. E, dopo le chiacchiere degli ultimi giorni, la discesa in campo del Quirinale è importante per riportare la politica nei binari della Costituzione e del confronto corretto. Nell'interesse del Paese e non dei singoli partiti. O, peggio, dei rispettivi leader.

IL CASO. Un'ex dirigente dell'Ulss 9: «Bambini allontanati dai genitori senza motivazioni corrette» Affidi, denuncia choc a Verona

Inchiesta di Bibbiano, intercettate due indagate: risate e minacce a un carabiniere

Anche a Verona affidi «forzati» di bambini, tolti ai genitori e dati a realtà esterne: la denuncia choc arriva da una ex dirigente dei servizi sociali dell'Ulss 9,

SAN BONIFACIO. Per l'assistenza sanitaria di base
Pazienti senza medico costretti a migrare
● DALLICANI PAG 22

che in 25 anni ha assistito a numerosi casi di minori allontanati dalle famiglie «senza motivazioni corrette». Vicende che richiamano quelle di Bibbiano,

in Emilia, dove l'inchiesta si è arricchita di nuove intercettazioni fra due indagate, che ridono e lanciano minacce a un carabiniere. ● FIORIN PAG 4-9

INCIDENTI. Gravissimo pensionato ferito fra Buttapietra e Ca' di David



Statale 12, terribile schianto Ciclista investito a Casaleone

SCONTRON FRONTALE. Continua l'infinita scia di incidenti stradali sulle strade veronesi: l'ultimo è avvenuto ieri tardo serata a Casaleone, in piazza della chiesa: un ciclista 60enne è stato investito da un'auto. L'uomo è stato trasportato in gravi condizioni all'ospedale di Borgo Trento. Un altro scontro era avvenuto poche ore prima fra Buttapietra e Ca' di David, sulla statale 12. Nello schianto fra due auto davanti a un distributore di benzina sono rimaste ferite cinque persone. Gravissimo un pensionato di 79 anni che è stato trasferito a Borgo Trento, così come due dei quattro giovani che viaggiavano sulla seconda vettura coinvolta. Gli altri due feriti sono stati portati all'«Magalini» di Villafranca. L'incidente ha avuto pesanti ripercussioni sulla viabilità alle porte della città: la statale 12 è rimasta chiusa per due ore, con inevitabili ripercussioni sulla circolazione. ● SANTI PAG 23

LA STORIA. Escluso dopo 17 anni di insegnamento

Maestro licenziato Per lui un futuro da eterno supplente

Ha insegnato per 17 anni, ha fatto una lunga gavetta per accedere a una cattedra ed era ormai vicino al traguardo. Invece adesso è fuori gioco. Nicola Bonomi, 37 anni, di Badia Calavena, è uno fra le centinaia di docenti della scuola primaria e dell'infanzia che il Consiglio di Stato, con sentenza di merito, ha escluso dalle graduatorie. La sua

«colpa» è quella di avere il diploma magistrale e non quello laurea che, quando ha iniziato a insegnare, non era richiesta. A settembre dovrebbe arrivare l'ultima decisione dei giudici. Il futuro, per lui, rischia di diventare quello di eterno supplente: «È surreale che lo Stato ci dica ora che andiamo bene solo per tappare i buchi». ● PERINA PAG 12

OSPITI ARRESTATI

Svuotano le casse dei distributori automatici in hotel

● MARCOLINI PAG 14

LESSINIA

Il Parco nel mirino Vandalismi e furti anche sui monti

● ZAMBALDO PAG 20

CASTELNUOVO

Nuovo casello A4 il rondò taglia fuori la zona industriale

● FERRARO PAG 24

L'INTERVENTO

Il valore della coscienza etica

● GIUSEPPEZENTI VESCOVO DI VERONA PAG 18

È OBBLIGATORIA la pulizia e la verifica periodica delle ceneri fumarie in quanto parte integrante dell'impianto termico

SPAZZACAMINI

PULIZIE DI CENERI FUMARIE E CAMMINETTI PER PRIVATI, CONDOMINI E PIZZERIE
ISPEZIONI TELEVISIVE E CONSULENZA PER PRIVATI E INSTALLAZIONI

Numero Verde
800 388 388

CHIAMATA GRATUITA
PER URGENZE 338.6021822

VERONA - COLOGNA VENETA
GREZZANA - BUSSOLENGO

www.spazzacamini.com

VERONARACCONTA ■ Ivan Ciollaro

«Pilotavo l'aereo di Agnelli: era più sicuro dell'auto»

di STEFANO LORENZETTO

Ha pilotato per 20 anni gli aerei e gli elicotteri della flotta Fiat sui quali viaggiavano Gianni Agnelli e suo fratello Umberto, quindi si presume che l'obbligo di riservatezza rientrasse fra le regole d'ingaggio e si estendesse ben oltre i doveri sanciti dall'articolo 2105 del codice civile. Se Ivan Ciollaro («si pronuncia come dollaro») ha deciso sulla soglia degli 88 anni di parlare per la prima volta e di ricevermi nella sua casa, nel centro storico di Piacenza, non lo si deve certo al fatto che i potenti datori di lavoro sono morti da tempo. Centrano solo le ragioni del cuore: «Ei

vègna a trovarme, cosita ripasso el nostro dialetto. Manco da la me Verona da massa tempo».

È nato vicino a Porta Vescovo il 10 novembre 1931. Figlio unico, diplomato al liceo scientifico Messedaglia. La famiglia traslocò poi in via Scrimari. Il padre si chiamava Francesco, «era un maresciallo dell'esercito addetto alla guerra psicologica, che morì con il complesso di non aver conseguito la laurea in Lettere». La madre, Giuseppina Fiocco, «discendeva da una stirpe avviata in Val d'Illasi da qualche disertore di Napoleone, come si deduce dal cognome, derivato dal pompon che pendeva dal copricapo degli ussari».

Qualcosa del genoma militare è rimasto in Ciollaro, a giudicare dal curriculum. Fu bocciato alla prova d'ammissione nell'Aeronautica, «per via del tema d'italiano», una beffa, considerato che quest'uomo acquista (...)

COLOGNOLA AI COLLI (VR)

DOMENICA APERTO

9.30 - 12.30 / 15.00 - 19.30

GONZATO

ABBIGLIAMENTO • SPORTSWEARS • CALZATURE

IL NEGOZIO PIÙ GRANDE DELLA CITTÀ

VERONARACCONTA ■ Ivan Ciollaro

«Agnelli voleva il salmone “sotto terra”»

«Con le erbette», precisò. A Göteborg gli compri gli unici pesci disponibili: fresco, affumicato e marinato. E l'Avvocato non fece una piega». Il pilota dei jet della Fiat nato a Porta Vescovo: «Con Lele Sboarina misi sciolina e dentifricio nel minestrone degli amici»

di STEFANO LORENZETTO

(segue dalla prima pagina)

(...) ogni mattina sette quotidiani e fino allo scorso 8 febbraio, giorno del divorzio, è stato sposato per 20 anni con Donatella Ronconi, vedova di Marcello Prati, discendente del fondatore della *Libertà*, il quotidiano di Piacenza, del quale la signora è tuttora editrice con il 65 per cento delle azioni («la conobbi nel villaggio Valtur di Pollina, in Sicilia, dove alla sera Maurizio Costanzo faceva le prove generali dello show che poi avrebbe portato in tv, raccogliendo le confessioni intime dei vacanzieri»). Fu cacciato dall'Accademia navale di Livorno al primo anno, per un equivoco boccaccesco, peraltro in linea con la sua fama di seduttore incallito. Fu ammesso al secondo giro nell'Aeronautica e poté quindi avere il battesimo dell'aria nel 1953, a Gioia del Colle, fino a diventare capitano nel 1967. Fu paracadutista, collaudatore negli anni Sessanta dei primi cacciabombardieri F104 Starfighter, istruttore di volo in Germania nella scuola che formava gli altri trainer delle aviazioni di mezza Europa.

Tredicenne sfollato nel 1944 a Colnocola ai Colli, scelse di diventare pilota dopo aver visto dalle colline i Thunderbolt americani che mitragliavano la tranvia Caldiero-Tregnago. È rimasto alla cloche per 40 anni. Da militare ha to-

40 **Marella fece portare il marito in elicottero all'ospedale di Basilea: il volo gli costò la gamba**

talizzato 4.300 ore di volo, da civile oltre 10.000. In pratica è come se avesse trascorso 600 giorni della sua vita nei cieli, senza mai atterrare, «una tensione che ti prosugua». È più arzilla che mai, a parte i danni permanenti all'udito, provocati dal rombo dei motori supersuonici e aggravati dalle immersioni subacquee nel Mar Rosso e alle Maldive, che gli impediscono di udire qualche parola nonostante le protesi acustiche.

Nel Dna di Ciollaro è rimasta anche la memoria della terra scalgiera, capitale avicola d'Italia da oltre 60 anni, tant'è che nel salotto ha appeso un grande quadro di Walter Lusardi raffigurante una frotta di galline.

Se ripensa a Verona, che cosa vede nella sua mente?

La ricostruzione dei ponti fatti saltare in aria dai nazisti in figura e l'Adige arrabbiato, marón de tèra e pien de cadaveri.

Le resta qualche amico in città?

Non più. Gli ultimi due cui ero affezionato, Renzo Bonaldi, che era titolare di una profumeria in via Stella, e Claudio Borsato, che da geometra emigrò in Kenya a costruire l'aeroporto di Nairobi, li ho persi di vista da tanto tempo.

Perché fu cacciato dall'Accademia navale?

Accadde nel 1951, alla fine della campagna d'istruzione sulla nave scuola Amerigo Vespucci, che da Livorno ci aveva portato ad Annapolis, New York e Boston. Durante la crociera collezionai due massimi di colore e un rimprovero solenne.

Non conosco il gergo della Marina, ma dev'essere roba grossa. L'ha detto. Quel giorno ero sceso con una ragazza, una visitatrice, nella galera della Vespucci. Ci fu una sbandata e la porta si chiuse alle nostre spalle. Ci trovarono lì. Ma fu un incidente, giuro.

Niente che giustificasse l'espulsione.

È così. Non nego di essere stato un birbantone. Da adolescente frequentavo la parrocchia di San Tomaso Cantuariense insieme con Gabriele Sboarina, il futuro sindaco di Verona, e ne combinavamo di tutti i colori.

Sboarina mi ha confessato che incise con un temperino il proprio nome accanto all'autografo che Wolfgang Amadeus Mozart, appena quattordicenne, aveva lasciato sulla cassa dell'organo della chiesa il 7 gennaio 1770, dopo essersi esibito in un concerto.

Con il Lele andavo a sciare in Val Gardena. Una sera cucinammo il minestrone per i nostri amici. «Se non è buono, vi spacco la faccia», ci aveva minacciato uno del gruppo. Così con le verdure misi in pentola anche sciolina, dentifricio e un'altra sostanza ignobile che ora non ricordo. Per nostra fortuna il bullo trovò la zuppa molto gustosa.

È sposato?

No sono stato. La mia prima moglie, veronese, è morta. Si chiamava Giovanna Cunego. Per unirmi in matrimonio con lei, incinta, dovette chiedere una dispensa, perché eravamo entrambi minorenni. Le nozze furono celebrate nel 1951 nella chiesa di San Fermo. Andammo a vivere in via Dietro San Sebastiano. Purtroppo abortì dopo un viaggio fino a Roma su un camion militare americano. A causa dei ripetuti sobbalzi, temo. L'avevo portata a vedere i miei lanci da parà. Nel 1956 nacque un figlio, che oggi abita a Torino. Fu l'unico sposato d'Italia a essere arruolato come pilota.

Dall'Aeronautica militare, che in precedenza l'aveva respinta.

Esatto. Nonostante nella commissione selezionatrice ci fosse un colonnello, cugino di mia moglie, il quale, istigato dai genitori di lei, tentò di bocciarmi per la seconda volta. Per sua sfortuna gli altri due commissari erano stati in Marina e solidarizzarono con me.

Chi le schiuse le porte della flotta Fiat?

Ferdinando Bignardi, che era diventato il capo pilota degli Agnelli dopo aver lavorato per Enrico Mattei. (Rimasto a terra e quindi scampato nel 1962 al misterioso incidente aereo nel quale il fondatore dell'Eni perse la vita con il pilota In-



Ivan Ciollaro, 87 anni, accanto ai brevetti di istruttore degli F104. Ha addestrato i trainer di mezza Europa

rio Bertuzzi e il giornalista William McHale, inviato di *Time* e *Life*, Bignardi restò ucciso durante il cenone di San Silvestro del 1980 nell'hotel Norfolk di Nairobi, distrutto da una bomba che provocò 16 morti e 85 feriti. Aveva portato Gianni Agnelli in Kenya con alcuni amici per il Capodanno. I mandati dell'attentato terroristico non furono mai individuati, ndr). Lo avevo conosciuto a Foggia, alla Scuola centrale istruttori di volo.

Quante volte ha volato con l'Avvocato?

Almeno un paio a settimana. Dovevo essere reperibile con il cercapersone 24 ore su 24. Si decollava dall'aeroporto di Torino Caselle.

La rotta più lunga?

New York. Atterravo a Teterboro, nel New Jersey. Lo scalo dei jet executive. Ma una volta mi è anche capitato di andare fino a Nagoya, in Giappone, a prelevare un aereo Mitsubishi per portarlo in Svizzera, dove fu lasciato perché non era piaciuto.

E quali velivoli piacevano ad Agnelli?

Il primo era un Grumman Gulfstream G1 da 10 posti. Il

secondo un Amd Mystère 20 da 8 posti. Il terzo un Amd Mystère 50 da 10 posti. Ai quali si aggiunsero gli elicotteri, prima un Alouette 3 e poi un Dauphin 365 da 8 posti. Che in certe circostanze avrebbe fatto meglio a non usare.

Perché dice così?

Perché ebbe un infortunio sulle nevi di Sankt Moritz, nel

44 **Ho sposato la discendente di un disertore di Napoleone, poi l'editrice della «Libertà»**

quale riportò un danno importante alla gamba destra, che si era già fratturato due volte in incidenti d'auto, nel 1944 in Toscana e nel 1952 a Monte Carlo. Ci fu una discussione fra la moglie e Gianluigi Gabetti sull'ospedale più adatto per le cure. Alla fine donna Marella scelse il ricovero immediato a Basilea. Ma, invece di attendere il mio arrivo da Torino, optò per un volo in elicottero. E questo aggravò le lesioni vascolari.

Per quale motivo?

Fra Sankt Moritz e Basilea c'è un dislivello di quasi 1.600 metri. Se fossi andato a prelevare l'Avvocato con l'aereo, avrei regolato la pressurizzazione in cabina affinché le sue vene spapolate non risentissero di questo sbalzo repentino. Con l'elicottero non si poté fare.

Che tipo era Gianni Agnelli?

Ti catturava. Aveva due marce in più. Interloquire con lui era come assistere a una partita di scacchi fra Bobby Fischer e un esordiente. Il senso delle sue mosse lo capivi solo tre giorni dopo. Possedeva un'ironia spazzante. Le sue mete preferite erano Calvi, in Corsica, dove teneva la barca, e Nizza. Una volta con il comandante Alfonso Isaia eravamo diretti in Costa Azzurra. Io gli facevo da copilota. Isaia era una figura iconica. Il 19 novembre 1953, con un Grumman a elica, aveva portato l'Avvocato a sposarsi a Osthoffen, piccola località francese scelta dal padre della sposa, Filippo Caracciolo, che era segretario generale del Consiglio d'Europa nella vicina Strasburgo. Con l'aeroporto chiuso per maltempo, atterro il chissò e finì la corsa su un cumulo di neve pur di non far ritardare lo sposo.



Ivan Ciollaro con la prima moglie, la veronese Giovanna Cunego, e ai comandi di uno dei jet di Gianni Agnelli



Un asso.

Ma prudente. Infatti nel volo verso Nizza seguiva il corridoio aereo che da Torino porta a Genova, per poi proseguire lungo la costa ligure. Agnelli scapitava, il tempo era il suo grande nemico. Voleva costringere Isaia a «tagliare» le Alpi e puntare direttamente sulla Costa Azzurra. «Devo rispettare le regole», gli tenne testa il comandante. Al che il padrone della Fiat sbottò: «Sa, colonnello, ieri sera ne ho visti ricoverati otto nel nostro ospedale di Torino. Erano stati tutti investiti sulle strisce pedonali».

Il tipico cinismo dell'Avvocato.

Con i collaboratori applicava il metodo Delphi, che prende il nome dall'Oracolo di Delfi. Ne selezionava quattro di assoluta fiducia, ai quali poneva un quesito. Quando gli arrivavano le soluzioni, a ciascuno consegnava in forma anonima le risposte degli altri tre. E così via, giro dopo giro, finché la sintesi finale non convergeva su un'unica opinione, che considerava la più attendibile.

Quanto costava un'ora di volo con gli aerei della flotta Fiat?

Dipende. C'era una lotta senza quartiere con le segretarie, che si limitavano a calcolare i tempi, senza tenere conto che Gianni teneva segreti i suoi viaggi, quindi volava quasi sempre da solo, mentre Umberto li reclamizzava fra i manager del gruppo, in modo da riempire l'aereo e abbattere i costi. Questo avveniva soprattutto sulle rotte più frequenti, Roma e Parigi. Comunque, più un jet vola e meno costa.

L'Avvocato parlava con l'equipaggio?

Poco. Un giorno lo portai a Göteborg, in Svezia. Appena atterrati, mi chiese: «Comandante, per favore potrebbe comprarmi del salmone, quello sotto terra con le erbette?». Non sapevo di che cosa parlasse, ma risposi: naturalmente, avvocato. Mi precipitai in città in cerca di un emporio che vendesse il «salmone sotto terra con le erbette». Quando posi il quesito in inglese al commesso, quello sgranò gli occhi: «Qui ne abbiamo solo di tre tipi: fresco, affumicato e marinato». Me li feci dare tutti e tre, tanto pagava Agnelli. Al ritorno attesi l'Avvocato al varco doganale, finché non mi sentii battere una mano sulla spalla da un tizio che mi disse: «Guardi che il suo passeggero è già a bordo». Come avesse fatto ad aggirare i controlli, è un mistero. Appena lo vidi, lo pregai di ripetere il nome del salmone che mi aveva ordinato di prendere. Agnelli replicò: «Perché, lei quale ha comprato?». Tutti e tre i tipi, fresco, affumicato e marinato, risposi. E lui: «Appuntato». Ancor oggi non so che cosa fosse il «salmone sotto terra con le erbette».

Quando sale su un volo di linea, qual è il suo stato d'animo?

Mi sento più intelligente dei passeggeri.

Mi è capitato d'intervistare il comandante Francesco Volpi di Trento, che a 100 anni s'era visto rinnovare la licenza per pilotare un Airbus 320 da 164 posti.

Una follia. Già dopo 15 giorni che non voli di notte, perdi la capacità di pilotare. Io ho chiuso negli anni Novanta.

Che cosa serve per diventare pilota?

Innanzitutto la salute. E poi il metodo. Qualsiasi scimmione potrebbe portare un aereo. A fare la differenza è la capacità di memorizzare in breve tempo un'enorme quantità di nozioni e di trasformare in manualità azioni che all'inizio non sono istintive.

Consiglierebbe il suo mestiere a un giovane?

Sì. Se non altro per lo stipendio. E anche per l'habitat femminile.

Che intende dire?

Ostrega, le hostess, no? www.stefanolorenzetto.it

tuò vicino. Siamo al fanatismo. La chiave di tutto è la diluizione. I gas di scarico di un'auto ti uccidono se stai chiuso in garage, ma incidono marginalmente all'aperto.

Ha mai rischiato di morire pilotando gli aerei?

Un paio di volte. Da istruttore di volo in Germania, ero nel cielo di Colonia con un allievo italiano. Il tubo di scarico degli F104 non è fisso, si apre quando c'è bisogno. Mi si spalancò mentre eravamo a Mach 2, il doppio della velocità del suono, 2.451 chilometri orari. Il cacciabombardiere perse la spinta. In casi del genere i piloti azionano il seggiolino eiettabile e si lanciano con il paracadute. Io portai a casa l'apparecchio.

Si corrono più pericoli in auto in aereo?

In auto. E sui voli charter. Essendo regolati da un contratto di trasporto, i piloti sfiorano i tempi di riposo e sottovalutano le minime meteorologiche pur di portarlo a termine.

I controlli a terra garantiscono la sicurezza a bordo?

Chi può dirlo? Sequestrano i tagliaanghie, ma a un terrorista basterebbe una forchetta di plastica servita al momento del pasto: se minaccia di piantarla nell'occhio di un bambino, dirotta l'aereo dove vuole. Mi sembrano più seri gli israeliani, che su ogni volo mettono due agenti dello Shin Bet,

44 **Della mia Verona ricordo i ponti distrutti e l'Adige rabbioso, marón de tèra e pien de cadaveri**

pronti a sparare agli aggressori con pallottole invalidanti che non bucano la fusoliera.

Quando sale su un volo di linea, qual è il suo stato d'animo?

Mi sento più intelligente dei passeggeri.

Mi è capitato d'intervistare il comandante Francesco Volpi di Trento, che a 100 anni s'era visto rinnovare la licenza per pilotare un Airbus 320 da 164 posti.

Una follia. Già dopo 15 giorni che non voli di notte, perdi la capacità di pilotare. Io ho chiuso negli anni Novanta.

Che cosa serve per diventare pilota?

Innanzitutto la salute. E poi il metodo. Qualsiasi scimmione potrebbe portare un aereo. A fare la differenza è la capacità di memorizzare in breve tempo un'enorme quantità di nozioni e di trasformare in manualità azioni che all'inizio non sono istintive.

Consiglierebbe il suo mestiere a un giovane?

Sì. Se non altro per lo stipendio. E anche per l'habitat femminile.

Che intende dire?

Ostrega, le hostess, no? www.stefanolorenzetto.it